

Drario. Gli uffici del giornale rimangono aperti dalle 10 del mattino alle 2 dopo mezzanotte.
I manoscritti non si restituiscono.
Edizione di provincia in macchina alle 9 di sera. — Edizione di città alle 8 del mattino.

...anto 1,310,333,000 tonn. chil. ossia meno del 12

La progressione sui fiumi e canali è dunque stata in questo periodo, proporzionalmente quasi unipinta di quello delle ferrovie.

Oggi il transito delle vie navigabili sta, relativamente a quello delle vie ferrate, nel rapporto 29 a 100. E' vero che paragonando le cifre assolute l'aumento del traffico delle ferrovie in questo periodo decennale è stato uguale, anzi di una leve frazione superiore a quello dei traffici dei fiumi e canali, e cioè 1,810,333,000 tonnellate chimetriche contro 1,272,174,000.

Ma non è certo che questa ripartizione durerà definitivamente. I canali hanno maggiori probabilità di guadagnare, sotto vari punti di vista.

Cheché ne sia, si può considerare ora d'ora co-

ve frazione superiore a quello del traffico dei fiumi e canali, e cioè 1,810,333,000 tonnellate chilometriche contro 1,272,174,000.

È positivo, che ogni aumento nei trasporti delle merci non rionda che per circa la metà a vantaggio delle ferrovie, il resto è assorbito dalle vie navigabili.

Abbiamo detto che il cabotaggio riprende esso alle proporzioni molto sensibili. Infatti dalle cifre portate dall'Annuario statistico della Francia del 1891 risulta che il cabotaggio comprendeva 2.728.664 tonnellate nel 1889 contro 2.145.000 nel 1885 con un aumento di quasi 600.000 tonnellate.

Per tal guisa i vecchi mezzi di trasporto per acqua hanno ripreso la loro attività, ed una delle cause che vi contribuiscono è il mantenimento delle tariffe ferroviarie ai solidi prezzi, cioè che impedisce di faro concorrenza a queste strade meno

Quanto ai viaggiatori non è a temersi per molto tempo ancora che essi sfuggano alle Società ferroviarie. Tuttavia, se esse vogliono conservarsi indefinitamente, può darsi che, dati i progressi possibili e rapidi della trazione elettrica, fra dieci, quindi o venti anni siano costrette a costruire sui loro percorsi principali delle nuove linee, di una esecuzione perfetta, in condizioni affatto diverse delle attuali, in grado di far profittare al pubblico delle nuove velocità di 140 a 160 chilometri all'ora, che si prevedono colla trazione elettrica.

Intanto s'ogna considerare come una eventualità, se non prossima, almeno effettuabile in un futuro di secolo, questa minaccia di spesa che

Ma, pur lasciando le ipotesi e le congetture lontane, ed esaminando la situazione presente delle Compagnie ferroviarie francesi nei loro rapporti allo Stato, risulta che questa situazione è oggi meno favorevole che nel 1883, quando furono stipulate le nuove convenzioni.

Allora non si era per anche usciti dal periodo di straordinaria attività e non si prevedeva le morose regressi del traffico che stava per verificarsi dal 1883 al 1889 e prolungarsi crescendo di intensità fino al 1893.

Così le speranze che si erano concepite nel 1893 sull'aumento costante del traffico sono state deluse dagli avvenimenti

Così le speranze che si erano concepite nel 1893 sull'aumento costante del traffico erano state de-

Cinque grandi Compagnie, al presente, ricorrono a questa garanzia che si calcola dovrà costare nel 1993 al governo francese la somma di sei milioni di franchi.

Dedichiamo le righe che precedono a tutti coloro che in Italia hanno declamato e declamano contro i grassi affari e i contratti leonini fatti alle nostre Società ferroviarie nelle Convenzioni del 1853. Tutto il mondo è paese, ed i fatti economici non sono mai identici, ma, a pari condizioni, si producono identici in tutti i paesi del mondo, e si ripercuotono da un paese nell'altro per la forza costante della solidarietà economica

Il Congresso economico di Torino

Gambarini combatte la separazione del lavoro del
titicolture da quello dell'industria.
Pini fa analoghe riserve, vorrebbe che i sinda-
ti fossero consacrati all'approvvigionamento, non
l'accorpamento.
Botteri propone premi agli esportatori.
Jemius e Pellarazza propongono le Cantine so-
ciali.
Parlano poi Giretti, Sarnby, Rosenda. Si ap-
provano le conclusioni riguardanti il commercio di
spesezione; si rinvia ad un altro Congresso la
parte relativa ai premi di esportazione.
Nella seduta pomeridiana si approva la propo-
sizione, per uno speciale sistema di vagoni-botti, sot-
tostando i vagoni esportatori alla

Si discute quindi la parte relativa alla legislazione degli alcolici e delle acquaviti. Parlano Scabini, Rho, Gotti, Chinazzi, Raimondi. Si approvano le conclusioni del relatore con aggiunte, onodando il voto che sia mantenuso l'attuale legislazione per gli alcolici e per l'acquavite, senza trattare nella questione del monopolio.

Si passa alla discussione del terzo tema (Se per iustitute che dimostrano di essere in grado di portare, con convenga, al sistema del draw-back restituire quello di una restituzione media dei d'acorrisposi sulle materie prime e sui prodotti operati nella fabbricazione).

Riferisce Rava.

Continua la discussione.
(N) **Napoli**, 7, ore 19,25 — Il prof. Edoardo Pisano, eletto segretario del Congresso economico, è partito per Torino.
La scelta di un meridionale ha fatto qui ottima impressione.

AVVORI PUBBLICI E FERROVIE

Il Consiglio superiore dei LL. PP.,
sua recente adunanza, ha dato parere sui seguenti affari:
Progetto per la costruzione di un ponte sul fiume Torno, presso Pavia (Udine).
Id. id. di due ponti in ferro sul torrente Corno Mente, in Piemonte.

1. Convenzione preliminare per lavori di restauro e sostituzioni di travata metallica alla volta in natura nel ponte di via Rovero sul Divertivo

ДУПЛА (НАКЛОНЫ),

